

Lundi 24 juin : 3^{ème} étape entre Sainte Foy Tarentaise et Suse (Italie)

Présentation de l'étape :

Sur un périple d'une semaine, le 3^{ème} jour est souvent le plus dur. Le corps n'est pas encore habitué à un effort quotidien. Pour cette étape tous les cyclistes franchiront largement la barre mythique des 2 000 m d'altitude. La variante de la version longue se fera le matin avec l'ascension du col du Petit-St Bernard en aller-retour. Après avoir traversé la Tarentaise, la haute vallée de la Maurienne, l'après-midi, les cyclistes passeront dans le Piémont en Italie dans la descente du Montcenis.

Pour la 3^{ème} étape il y a 2 possibilités :

- soit la version directe avec 105 km et 2500 m de dénivelé
- soit la version longue avec 162 km et 3800 m de dénivelé

La version longue redescendra la vallée de l'Isère jusqu'à Séez pour aller gravir le col du Petit St Bernard. C'est un col frontalier situé entre la France et l'Italie. Il permet de faire la liaison entre la Vallée de la Tarentaise (France) et le Val d'Aoste (Italie). Au sommet de ce large col, les cyclistes trouveront l'Hospice de Saint-Bernard accompagné de son fameux chien du même nom. Depuis Séez, comptez sur une longue, longue ascension de 27,5 km pour près de 1300 m de D+ à 4,7% de moyenne ! Sa particularité est que la pente est d'une régularité quasi métronomique, le tout réparti sur une vingtaine de lacets ! De plus, les passages n'excèdent quasiment jamais les 6%, c'est pour cela que ce col est idéal pour le cyclo qui voudrait faire son premier « 2000 » ! Le tour a franchi ce col à 4 reprises.

Dès la sortie du village, le groupe attaquera les premiers lacets, assez courts, la route est très agréable et serpente entre pâturages et les jolis hameaux de Villard-Dessous et Villard-Dessus. Il y a une belle vue sur Bourg-st-Maurice et le bassin de Séez.

La pente se radoucie et tournera autour des 5% de moyenne sur les 17 prochains km jusqu'à La Rosière. Les points de vue sont nombreux tout au long de l'ascension qui se déroule à la fois sous couvert forestier ou au milieu des pâturages.



Sommet du col du Petit St Bernard

La station de la Rosière créée en 1950 est reliée à la station italienne de La Thuile sur l'autre versant du col. À la sortie de la station, rien de bien méchant, la route prend une direction plein nord et avec un peu de chance, un vent arrière aidera le groupe sinon, cela pourrait devenir plus difficile. En effet, il n'y a plus d'abri car la route remonte, dans un décor minéral, le long vallon du torrent du Reclus. Ils pourront admirer le Sommet des Rousses (2878 m) et la pointe de Lancebranlette (2936 m). Le panorama est superbe, un peu gâché par une énorme ligne électrifiée qui fait la jonction entre la France et l'Italie. Vue plongeante sur Bourg-Saint-Maurice... 1100 mètres plus bas !

Pour le final, des lacets contournent l'ancien Hospice du Petit Saint-Bernard et sa statue. Ensuite, la route mène tout droit vers le col encadré par les postes de douanes France-Italie. Ça y est, le sommet du col du Petit Saint-Bernard et ses 2189 m sont atteints. Photo sympa à faire au côté d'une réplique du fameux Saint-Bernard, ce magnifique chien affublé d'un tonnelet de schnaps accroché au cou, mascotte des montagnards. Au sommet, il faudra revenir sur ses pas et redescendre vers la station

de ski de La Rosière. 4,5 km plus bas, il ne faudra pas rater la petite route qui permet de couper pour rejoindre la route du col de l'Iseran près de l'hôtel que le groupe avait quitté ce matin. Tous ces efforts pour revenir au point de départ !

La route sera maintenant commune à tous jusqu'à l'arrivée. La version directe en quittant l'hôtel attaquera directement le très long col de l'Iseran avec ses 35,5 km pour plus de 1700 m de D+ à 4,8 % de moyenne. Il permet de relier les vallées de la Tarentaise et de la Maurienne. 8 années de travaux ont été nécessaires pour construire la route qui a été inaugurée par Mr Albert Lebrun, président de la République de l'époque, en 1937. 1^{er} col routier des Alpes françaises par son altitude, c'est même le plus haut col de montagne routier de toutes les Alpes. Il est hors-norme à tous points de vue : son altitude 2764 m (le panneau indique même 2770 m), ses distances et dénivelés – près de 50 km et plus de 2000 m de D+ depuis Bourg-St Maurice en font une ascension inoubliable pour tous les cyclistes. Il a été franchi à 7 reprises par les coureurs du Tour. Il est au programme du Tour 2019 lors de l'étape entre St Jean de Maurienne et Tignes le vendredi 26 juillet. En 1996, l'étape avait dû être neutralisée en raison des conditions météo. Souhaitons que pour nous ce ne sera la même chose.

Après le hameau de La Thuile, la déclivité baisse un peu ce qui me permet de mettre un ou deux pignons de plus et d'augmenter un peu la cadence mais pas trop, il reste encore 33 km jusqu'au sommet ! Sur votre droite, on pourra voir le Mont Pourri (3423 m) et ses magnifiques glaciers. Avant l'arrivée au barrage du Chevril appelé communément barrage de Tignes, la pente s'accroît à nouveau, les jambes sont un peu plus dures et le dernier kilomètre semble interminable. Arrivé au barrage, on peut admirer juste derrière le magnifique lac du Chevril. Ce barrage est installé sur le cours de l'Isère. Fierté française d'après guerre, mais ayant entraîné en 1952 l'expulsion des habitants du village originel de Tignes, sa destruction puis son engloutissement. Il était le plus haut barrage voûte d'Europe (181 m de haut) au moment de sa construction (il reste aujourd'hui le plus haut de France). Le 4 juillet 1953, le président de la République Vincent Auriol a inauguré le barrage. En 1956, quelques Tignards donneront naissance à la station de sport d'hiver de Tignes, 6 km au-dessus du barrage. Son mur est recouvert d'une fresque de 18 000 m² peinte à la fin des années 1980, intitulée « Le Géant » et représentant Hercule. Cette œuvre demanda 3 mois de travail à une équipe de peintres ainsi que 6 tonnes de peinture. Aujourd'hui, en raison du temps et des intempéries, il est difficile de distinguer les détails de la fresque, seule une tache sombre représentant les cheveux du géant reste perceptible.

Ensuite on enchaînera sur une succession de légères descentes et replats ponctués de tunnels et paravalanches. Attention, ils sont plus ou moins bien éclairés, celui du Chevril forme un coude, on peut y perdre un peu ses repères. On en profitera pour recharger les batteries. Après la sortie du dernier tunnel, on aura l'impression de pénétrer dans une autre région, 2 arrêtes montagneuses séparant le lac de Val-d'Isère. Le paysage est magnifique, face à vous, au-dessus de la station se dressent la Pointe des Lessières (3041 m) et le Signal de l'Iseran (3237 m). On traversera la station. Isolé notamment pendant les périodes de neige durant son passé, Val d'Isère devient, grâce au développement du ski à partir des années 1930, une station de sports d'hiver dont la renommée fait d'elle l'une des capitales mondiales du ski. Sur les sites de la Daille et de la Face de Bellevarde, elle accueille chaque année des épreuves de la coupe du monde de ski alpin (le critérium de la première neige depuis 1955). La station a été le théâtre des compétitions masculines de ski alpin des Jeux olympiques d'Albertville en 1992, et a organisé les championnats du monde de ski alpin 2009. Son domaine skiable est couplé avec celui de Tignes sous l'appellation Espace Killy.

Le bâti rural savoyard répond à la fois aux contraintes liées au climat, au relief et aux pratiques agropastorales. Ainsi, les vastes toitures, plus ou moins pentues selon qu'il s'agit de garder ou d'évacuer la neige, possèdent de larges débords protégeant des intempéries. Autour de Bourg-Saint-Maurice et dans le Piémont voisin, les maisons sont conçues avec d'étonnantes colonnes soutenant judicieusement le débord de toiture. Les maisons de Haute-Tarentaise (communes de Sainte-Foy-Tarentaise, La Rosière-Montvalezan principalement) construites en pierre sont généralement enduites à la chaux. Le bois, peu utilisé, est réservé aux huisseries, aux charpentes et aux balcons de séchage aménagés sous les débords de toit. Le toit est couvert en lauzes de schiste. De grosses colonnes extérieures en pierre supportent l'avancée du toit, leur nombre est variable. L'utilisation des voûtes d'arêtes permet de réaliser des pièces de grands volumes sans utiliser de bois pour les plafonds. En 1983, l'architecte Jean-Louis Chanéac conçut pour la station de ski de Val d'Isère un projet de renouveau architectural du centre ancien du village baptisé « Val Village ». Il s'agissait de réorganiser l'espace urbanisé entre le vieux village et le front de neige de la station, tout en préservant l'identité du site. Pays de pierre, Val d'Isère présentait un modèle

d'architecture rurale simple adaptée aux rudes conditions montagnardes à 1 800 m d'altitude. L'architecte s'inspira largement de l'architecture des fameuses maisons à colonnes situées en aval de la vallée pour imaginer au centre de Val d'Isère les nouvelles constructions. Le succès fut immédiat.

À la sortie de la station débute la dernière partie de l'ascension pour un total de près de 16 km de montée. La route suit l'Isère jusqu'au Pont Saint-Charles. A partir de là, le paysage devient minéral. La route prend la direction opposée avec une déclivité qui va s'installer très régulièrement autour des 6,5% mais le souffle est plus court, il ne faut pas oublier que l'on a dépassé les 2000 mètres d'altitude. La vue est superbe sur Val-d'Isère avec juste au-dessus le Rocher de Belvedere (2827 m). Après avoir dépassé le Chalet du Mollard (restaurant d'altitude pour la saison d'hiver perché à 2302 m), la pente fait un peu relâche puis on continuera avec une courte descente qui scie bien les jambes car juste après, sans transition, la pente remonte. Les lacets se succèdent, le paysage est un peu gâché par les remontées mécaniques, une partie de la route est même utilisée en tant que piste de ski en hiver. Mais qu'importe, il faudra finir le boulot ! La température devient plus fraîche et c'est au mental que l'on grimpera patiemment les 3 derniers kilomètres au-dessus des 2500 mètres d'altitude ! ... puis VICTOIRE, tout le groupe atteindra le sommet à 2764 m, point culminant du périple. Certainement avec de la neige sur les bas cotés de la route mais espérons sous le soleil. Le paysage est magnifique entre la Pointe du Montet (3427 m) et la Pointe des Lessières (3041 m), le sommet est aux portes du Parc National de la Vanoise. On remarquera, au sommet, la chapelle Notre Dame de l'Iseran, bâti peu après la route et inauguré en 1939 avant



Route en corniche lors de la dernière partie de l'ascension du col de l'Iseran

que la guerre éclate. Elle a été construite avec des matériaux de la région et s'intègre très bien dans le paysage. Le repas est prévu au sommet mais il faudra certainement redescendre pour manger.

Il faut bien se couvrir pour attaquer la descente vers la haute vallée de la Maurienne. Nous évoluerons au milieu d'un paysage grandiose, si le temps le permet. Nous passerons le Pont de la Neige et le Pont de l'Ouletta, lieux de départ de nombreuses randonnées du secteur. Au bas de la descente, nous arriverons à Bonneval sur Arc. Classé parmi les plus beaux villages de France, ce village de 260 h est très touristique pour l'authenticité de son architecture. En effet, le village présente un ensemble de maisons de construction traditionnelle en pierre et couverte de lauzes. L'économie du village est liée depuis longtemps à l'agriculture de montagne, et notamment à l'élevage de vaches, de moutons et de chèvres, mais aussi au tourisme familial. Beaucoup de Bonnevalains ont un double emploi lié à ces deux domaines. La route sera plutôt plate ou en faux plat descendant et longera l'Arc pour rejoindre le village de Bessans très connu des skieurs de fond. Nous passerons à proximité du centre la Bessanaise où les fondeurs du club vont tous les ans en préparation de leur saison de ski. Nous laisserons le village sur la droite. Ici en 1857, les chantres (chanteur lors des offices religieux) de Bessans se sont vus refuser par le curé leurs repas annuels. Par petite vengeance, Etienne Vincendet, un des chantres, a sculpté dans le bois une statuette de diable emportant un curé, et l'a déposé le soir devant la porte du presbytère. Le curé se doutant de l'auteur, a rapporté l'objet devant la maison de Vincendet. Le manège aurait duré un mois, et le sculpteur s'est lassé le premier. Un touriste a aperçu l'œuvre et l'a acheté et c'est ainsi qu'ait né la tradition du diable de Bessans. Aujourd'hui, le diable de Bessans trône sur la place de la mairie à côté de la fontaine !

Une descente rapide permettra aux cyclistes d'atteindre le village de Lanslevillard. Cette ancienne commune de 450 h est aujourd'hui regroupée avec 4 autres villages pour former la nouvelle commune de Val-Cenis. Elle vit essentiellement de l'agriculture et du tourisme été comme hiver avec une station de ski qui propose 125 km de pistes de ski alpin. Là débutera l'ascension du col du Montcenis avec 9,5 km à 6,4 % de moyenne. Il a été gravi à 5 reprises par les coureurs du Tour de France. Lors du Giro 2013, les coureurs l'ont gravi 2 fois lors de la 15^{ème} et lors de la 16^{ème} étape, dans un sens puis dans l'autre.

Il permet de passer de la Vallée de la Maurienne en France au Val de Susse en Italie. Une série de lacets à travers le village nous permettra de rejoindre la route principale du col. Celle-ci s'élève en lacets au milieu de la forêt avec une pente assez régulière. La dernière partie de l'ascension est plus dégagée avec une très belle vue sur la vallée de la Maurienne. On atteindra ensuite le sommet du col à 2081 m mais ce dernier ne marque pas la frontière avec l'Italie qui est situé 13 km plus loin sur le versant italien. Ce col présente un paysage de plateau très ouvert. Comme ultime récompense de votre effort, il faudra s'avancer de quelques hectomètres pour avoir une vue sur le superbe lac du Mont-Cenis.

Au pied du col, les villages de Lanslebourg coté français et Novalesa coté italien assuraient le passage. C'est là qu'il fallait démonter les voitures pour les charger sur des traîneaux ou sur le dos des mulets; on pouvait réserver des guides qui conduisaient vers l'Italie en moins de 6 heures. Lanslebourg, ville étape, était très animée avec ses hautes maisons alignées le long de la grande rue, rassemblant les auberges, les écuries et les ateliers de charbons.

Après le rattachement de la Savoie à la France en 1860, le col devient une frontière très disputée, en dépit de liens forts et de solides parentés culturelles entre les deux versants. Au début du XIX^{ème} siècle, Napoléon I^{er} fit réaliser au Mont-Cenis l'une des premières routes carrossables des Alpes. De 1803 à 1813, les ingénieurs de l'Empire entreprirent des travaux colossaux entre Lanslebourg et Suse pour construire la route qu'on emprunte encore de nos jours. La route, de 10 mètres de large, donne une impression de sécurité, renforcée par la présence de 25 maisons cantonnières, refuges répartis tout au long de l'itinéraire. L'importance du col du Mont-Cenis justifia très tôt la création d'un hospice et même d'une chapelle, dite « de transit » où reposaient parfois les corps des voyageurs pris dans les tempêtes. Au début du XIX^{ème} siècle, sur ordre de Napoléon I^{er}, 2000 à 3000 ouvriers furent employés à construire de vastes bâtiments associant hospices et casernes.

À la fin du XIX^{ème} siècle, le massif du Mont-Cenis se couvre de fortifications pour défendre la frontière. Les forts de Ronce ou de Varicelle, établis par les Italiens, font face aux ouvrages français de défense de la Turra et du Roc Noir. Une rectification de la frontière, en 1947, permet à la France de récupérer l'ensemble du plateau du Mont-Cenis et les fortifications italiennes.

Les versants du col conservent à certains endroits des témoignages d'un ancien chemin de fer, aménagé par l'ingénieur anglais Fell qui a fonctionné entre 1868 et 1871, celui-ci reliait les gares de Saint Michel de Maurienne et de Suse en franchissant le Mont-Cenis. Cette voie à rail central, capable de franchir de très fortes pentes, effectuait le parcours en moins de 6 heures (contre 12 heures pour les diligences). Cette ligne ferroviaire faisait partie d'un projet anglais : la valise des Indes (en anglais : Indian Mail). C'était une voie postale internationale empruntant le trajet des voyageurs et de la correspondance de Londres à Bombay. La mise en service du tunnel ferroviaire du Fréjus en 1871 vint mettre un terme à son exploitation.

Le col était occupé jadis en son centre par un lac naturel de 50 hectares. En 1912, l'édification d'un premier barrage fait tripler la surface du lac d'origine. Le gigantesque barrage actuel date de 1968 et porte l'étendue d'eau à 668 ha. Ses eaux sont turbinées à la fois en France et en Italie. En souvenir de ces hospices noyés par le barrage, une structure en forme de pyramide est édifée en 1968 et abrite une chapelle et le musée des Amis du Mont-Cenis, qui retrace plus de 2000 ans d'histoire d'un col où la France et l'Italie se rencontrent. Aujourd'hui, le vaste plateau du Mont-Cenis, au-dessus du barrage, est occupé par des alpages, où paissent plus de 1200 vaches laitières en été. Quelques vieux chalets subsistent, tandis que, éparpillées sur le plateau, des fermes vendent encore leur production fromagère. Le troisième dimanche de juillet, Mauriennais et Piémontais se réunissent pour une grande fête au col.

Après une succession de petites montées et descentes tout le long du Lac de Mont-Cenis, le groupe atteindront le mur du barrage. Là débutera réellement la descente en lacet et quelques km plus bas les cyclistes pénétreront dans le Piémont italien dans la province de Torino. En continuant la longue descente le groupe traversera les villages de Bar Cenisio et de Giaglione. Avant tourné vers l'agriculture de montagne, la population de ces villages décroît depuis une centaine d'année. Au bas de la descente, les cyclistes atteindront la ville de Suse. C'est là que se terminera notre 3^{ème} étape. Suse est traversée par la rivière la Doire Ripaire. Elle compte aujourd'hui près de 7 000 h. Pendant des millénaires, elle a été au carrefour des différentes

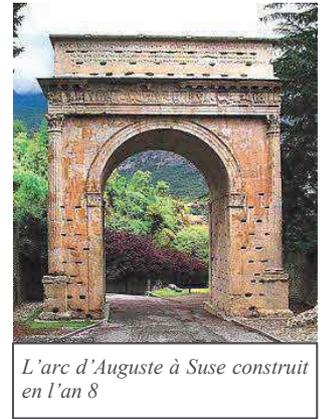


Le Diable de Bessans trône près de la fontaine au centre du village.

routes transalpines entre l'Italie et la France et se caractérise par des monuments romains et médiévaux considérables. Il est situé au centre de la vallée du même nom. Il est difficile d'établir le moment où la ville a été habitée pour la première fois et les personnes qui y vivaient. Parmi eux, il y avait certainement les Liguriens et plus tard les Celtes (environ 500 av. J.-C.) qui ont fusionné avec les premières populations arrivées. Puis vinrent les Romains sous Jules César qui se sont battus avec les populations locales et se sont installés afin d'assurer le transport en toute sécurité en Gaule aux troupes romaines par les cols du Montgenèvre et de Clapier. Certains historiens pensent d'Hannibal, en 218, serait passé par ce col avec ses 30 000 hommes, 8 000 chevaux et 37 éléphants. Les bonnes relations se poursuivirent pendant une longue période, sanctionnée par la construction de l'Arc d'Auguste en l'an 8 après JC ou l'amphithéâtre romain édifié au II^{ème} siècle.

Au III^{ème} siècle, la ville construisit des remparts. Néanmoins, elle est assiégée et brûlée par les troupes de Constantin en 312. La chute de l'empire romain d'Occident (476) marque le début d'une période de déclin pour Suse.

La place Savoia, place principale de la ville, a été construite sur l'ancienne ville et contient des vestiges archéologiques de l'époque romaine ainsi que la porte de Savoie du IV^{ème} siècle. Au Moyen-âge, plusieurs monuments ont été édifiés tels que le château de la comtesse Adélaïde, l'abbaye de San Giusto, le couvent de Saint François et son cloître, les maisons médiévales à arcades, la maison de Bartolomei ou deux tours au centre de la ville. En 1854, Susa était relié par la voie ferrée, à Turin. Entre 1868 et 1871, Susa était une halte du chemin de fer du Mont Cenis. Tandis que la nouvelle ligne Bussoleno-Modane par le tunnel de Fréjus était en construction, ce qui a favorisé la construction du dépôt ferroviaire à Bussoleno (8 km en aval dans la vallée) plutôt qu'à Suse.



L'arc d'Auguste à Suse construit en l'an 8

Itinéraires de la 3^{ème} étape:

Itinéraire de la version directe avec 105 km et 2500 m de dénivelé :

Pays	Dép.	Rtes	Dist.	Hor.	Alt.	Itinéraire	Observations
FRANCE	Savoie	D902	0,0 km	10h00	1045 m	Sainte Foy Tarentaise	Séparation avec VL et début ascension
		D902	1,5 km	10h10	1202 m	X D902/VC	Parcours commun à tous
		D902	13,0 km	11h06	1801 m	Barrage de Tignes	
		D902	19,0 km	11h21	1818 m	Val d'Isère	
		D902	25,0 km	11h48	2087 m	Pont St Charles	
		D902	35,5 km	12h44 13h45	2764 m	▲ Col de l'Iseran (Point culminant du périple)	35,5 km d'ascension à 4,8 % de moyenne Repas au sommet si le temps le permet
		D902	38,5 km	13h50	2526 m	Pont de la Neige	
		D902	48,5 km	14h06	1819 m	Bonneval sur Arc	
		D902	56,0 km	14h20	1732 m	Bessans	
		D115	65,0 km	14h42	1475 m	Lanslevillard	Début ascension
		D1006	74,5 km	15h32	2081 m	▲ Col du Mont-Cenis	9,5 km d'ascension à 6,4 % de moyenne
ITALIE	Torino	D1006	81,0 km	15h47	2036 m	Barrage du Mont-Cenis	
		S25	88,0 km	16h00	1704 m	Frontière France-Italie	
		S25	91,0 km	16h05	1481 m	Bar Cenisio	
		S25	100,5 km	16h21	818 m	Giaglione	
		S25	105,0 km	16h28	506 m	Suse (Italie)	Hébergement à l'hôtel Napoléon

Itinéraire de la version longue avec 162km et 3800 m de dénivelé :

Pays	Dép.	Rtes	Dist.	Hor.	Alt.	Itinéraire	Observations
FRANCE	Savoie	D902	0,0 km	8h00	1045 m	Sainte Foy Tarentaise	Séparation avec VD
		D1090	9,0 km	8h20	895 m	Sééz	Début ascension
		D1090	28,5 km	9h56	1842 m	La Rosière	
		D1090	35,5 km	10h29	2153 m	Ancien Hospice du Petit St Bernard	
		D1090	36,5 km	10h33	2189 m	▲ Col du Petit-St Bernard	27,5 km d'ascension à 4,7 % de moyenne
		D1090	44,5 km	10h46	1842 m	La Rosière	
		VC	49,0 km	10h52	1627 m	X D1090/VC	
		VC	50,5 km	10h55	1489 m	Le Chatelard	
		VC	57,0 km	11h08	1130 m	Le Baptieu	Début ascension
		D902	58,5 km	11h14	1202 m	X VC/D902	Parcours commun à tous
		D902	70,0 km	12h09	1801 m	Barrage de Tignes	
		D902	76,0 km	12h25	1818 m	Val d'Isère	
		D902	82,0 km	12h52	2087 m	Pont St Charles	
		D902	92,5 km	13h47 14h30	2764 m	▲ Col de l'Iseran	35,5 km d'ascension à 4,6 % de moyenne Repas au sommet si le temps le permet
		D902	95,5 km	14h35	2526 m	Pont de la Neige	
		D902	105,5 km	14h52	1819 m	Bonneval sur Arc	
		D902	113,0 km	15h06	1732 m	Bessans	
		ITALIE	Torino	D115	122,0 km	15h28	1475 m
D1006	131,5 km			16h17	2081 m	▲ Col du Mont-Cenis	9,5 km d'ascension à 6,4 % de moyenne
D1006	138,0 km			16h33	2036 m	Barrage du Mont-Cenis	
S25	145,0 km			16h46	1704 m	Frontière France-Italie	
S25	148,0 km			16h51	1481 m	Bar Cenisio	
S25	157,5 km			17h06	818 m	Giaglione	
S25	162,0 km			17h14	506 m	Suse (Italie)	Hébergement à l'hôtel Napoléon



Carte de l'itinéraire de la 3^{ème} étape entre Sainte Foy Tarentaise et Suse (Italie)

SAINTE FOY TARENTOISE

Repas au sommet du col de l'Iseran

Col de l'Iseran (2764 m)

Col du Mont-Cenis (2081 m)

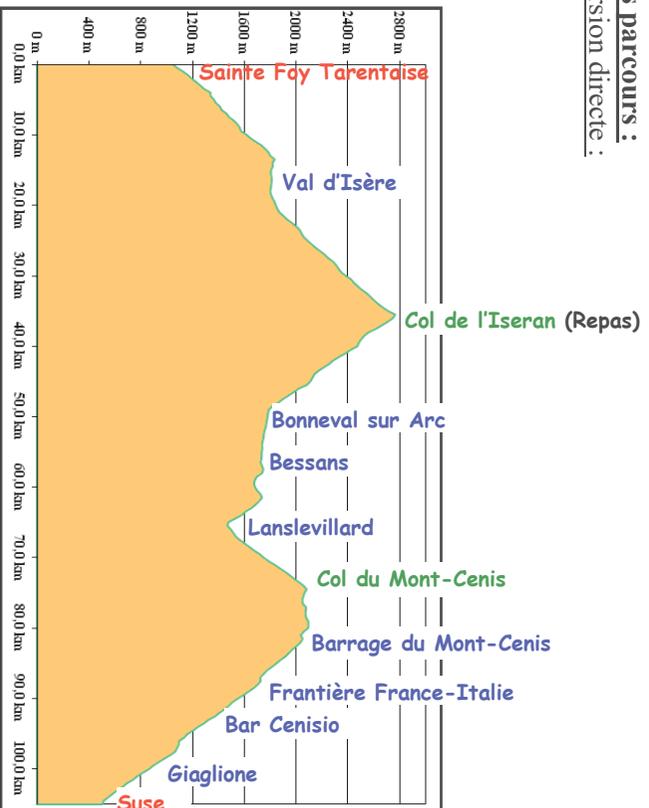
SUSA

Frontière franco-italienne au 88^{ème} km ou au 145^{ème} km

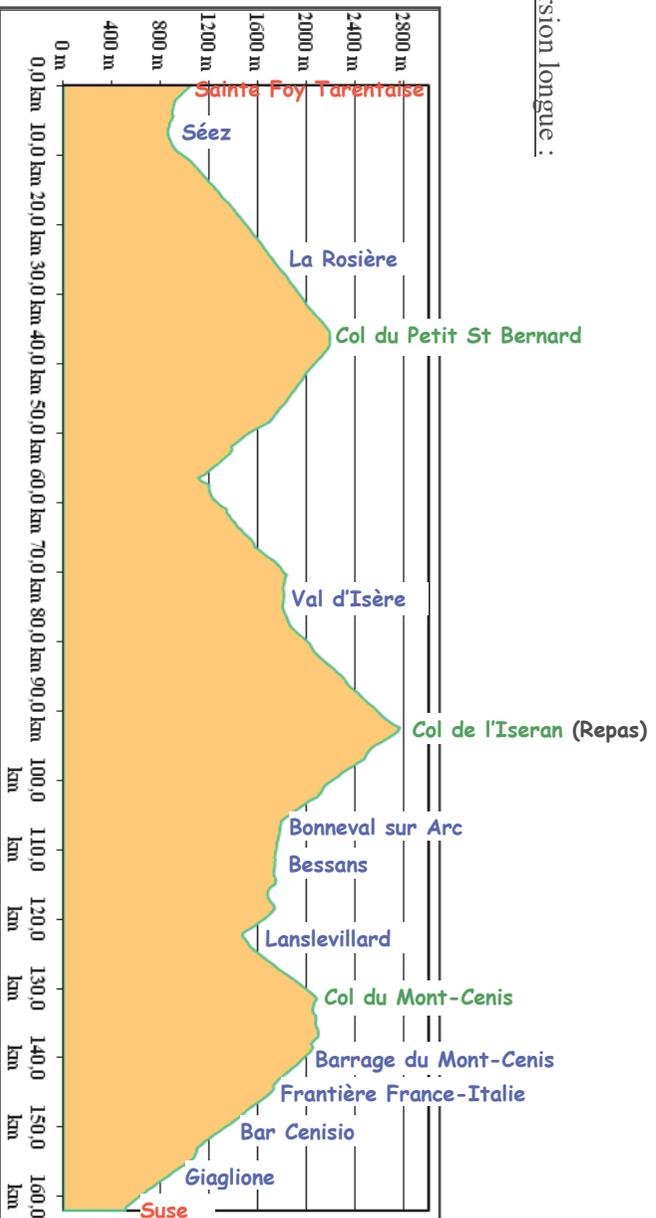
- Version directe 105 km
- Version longue 162 km
- Repas de midi au 36^{ème} km de la VD et au 93^{ème} km de la VL au sommet du col de l'Iseran

Profil des parcours :

Version directe :



Version longue :



Profils des ascensions de l'étape :

Ascensions escaladées par tous les participants :



Le col de l'Iseran, point culminant du périple, il faudra certainement redescendre un peu pour manger

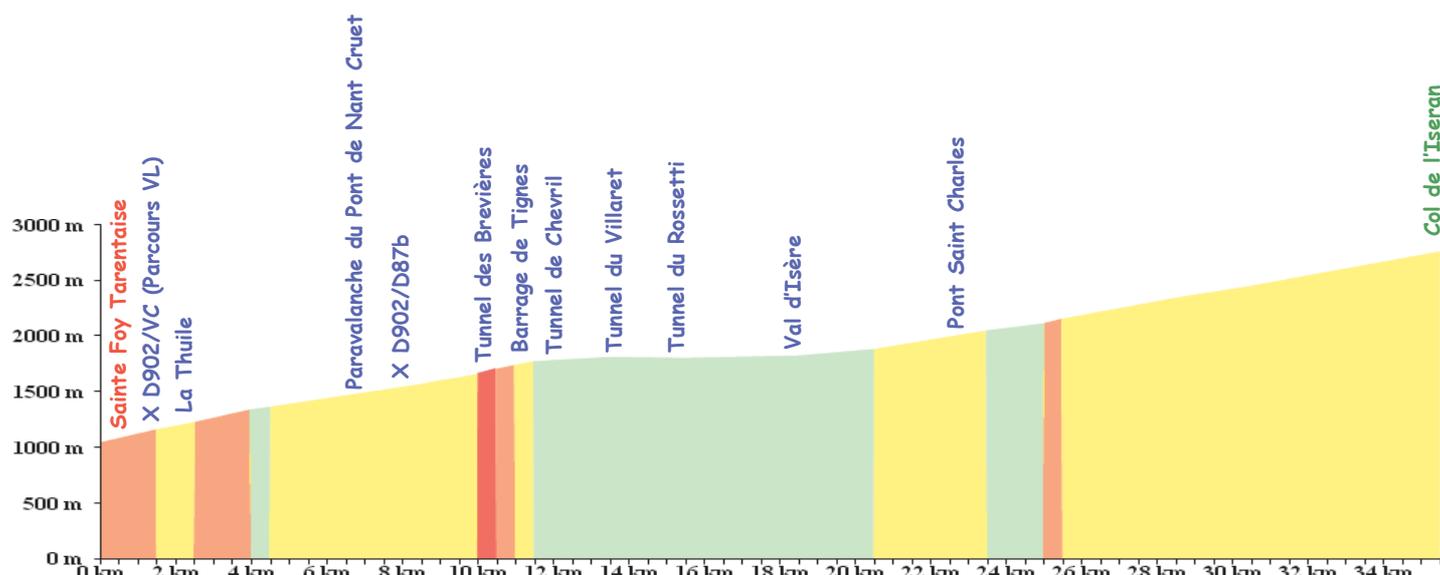
Col de l'Iseran (2764 m) : 35,5 km d'ascension

Début de l'ascension : Sainte Foy Tarentaise

Pente moyenne : 4,8 %

Pente maxi : 9,0 % au 11^{ème} km d'ascension

Remarque : bosse escaladée par tous les participants. Début d'ascension au 1^{er} km pour la VD et au 57^{ème} km pour la VL.



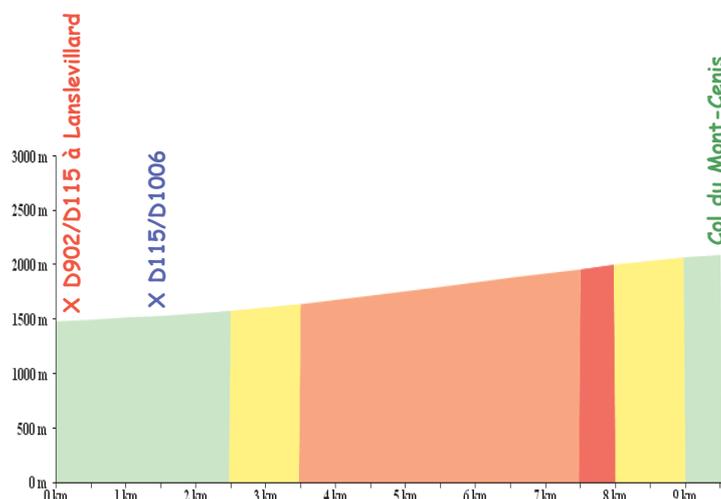
Col du Mont-Cenis (2081 m) : 9,5 km d'ascension

Début de l'ascension : Lanslevillard

Pente moyenne : 6,4 %

Pente maxi : 9,0 % au 8^{ème} km d'ascension

Remarque : bosse escaladée par tous les participants à la version longue. Début d'ascension au 66^{ème} km pour la VD et au 122^{ème} km pour la VL.



Le lac du Mont-Cenis vu peu après le sommet du col du Mont-Cenis

Col du Petit St Bernard (2189 m) : 27,5 km d'ascension.

Début de l'ascension : Séez

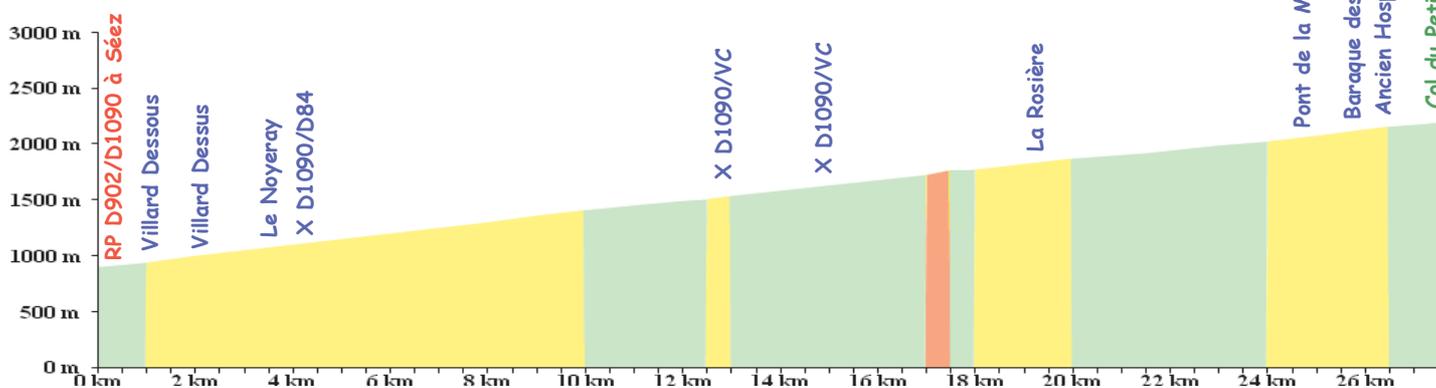
Pente moyenne : 4,7 %

Pente maxi : 8,8 % au 18^{ème} km d'ascension

Remarque : bosse escaladée par les participants à la version longue. Début d'ascension au 10^{ème} km.



Ancien Hospice du Petit-Saint Bernard
1 km avant le sommet du col



Hôtel et restaurant retenus à Suse :

• **Hôtel Napoleon**

Via Mazzini, 44

10059 Suse (Italie)

Tél : +39 0122 622855

Site : <http://www.hostellerie-etoile.com/>



Salle du resto Cantine Meana à Suze

L'hôtel ne fait restaurant, nous irons prendre le repas au restaurant Cantine Meana situé à 250 mètres.

• **Restaurant Cantine Meana**

Piazza IV Novembre, 2

10059 Suse (Italie)

Tél : +39 0122 622855

Site : <https://www.cantinemeana.com/accueil>



Vue de l'hôtel Napoleon à Suse

Horaires des petits déjeuners du mardi 25 juin:

- 7h30 pour la version longue et 8h30 pour la version directe

Notes personnelles: